Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 477 or 480 of the Canada Shipping Act (1985)

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 477 ou 480 de la Loi sur la marine marchande du Canada (1985)

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE LA DISPARITION DE L'ÉQUIPAGE DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "JORDAN PRIDE" DANS LA BAIE JORDAN (N.-É.), LE 26 FÉVRIER 1990.

RAPPORT N° 546.

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 477, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 480, of the Canada Shipping Act, (1985) are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 477 et 480 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada (1985) et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE LA DISPARITION DE L'ÉQUIPAGE DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "JORDAN PRIDE" DANS LA BAIE JORDAN (N.-É.), LE 26 FÉVRIER 1990.

Fiche technique du bateau

Nom	"JORDAN PRIDE"
Port d'immatriculation	Shelburne (N.-É.)
Numéro officiel	812443
Numéro de bateau de pêche canadien	102003
Jauge brute	12,63 tonneaux
Jauge nette	5,65 tonneaux
Longueur	10,82 m (35,50 pi.)
Largeur	4,08 m (13,42 pi.)
Creux	1,86 m (6,10 pi.)
Tirant d'eau (estimatif, au moment de l'accident)	0,99 m (3,25 pi.)
Franc-bord	0,86 m (2,82 pi.) (moins élevé, mesuré jusqu'au-dessus du plat-bord) (lisse de couronnement)
Type	Homardier côtier
Date et lieu de construction	1989, South Side, Cape Sable Island (N.-É.)
Matériau	Plastique renforcé de verre
Groupe propulsif	Un moteur turbocompressé de 175 kWb (210 BHP), 6 cylindres; construit en 1989 par Cummins Engine Co.
Propriétaire	Joseph Delbert Acker Shelburne (N.-É.)

NOTA : 1) Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure normale de l'Atlantique (UTC moins 4 heures).

2) Toutes les mentions de la Loi sur la marine marchande du Canada renvoient au chapitre S-9-1985 des Lois révisées du Canada.

Description du bateau

Le "JORDAN PRIDE" est un petit bateau de pêche en fibre de verre adapté pour la pêche côtière du homard. Il se caractérise par son gaillard fermé surélevé, sa timonerie, son pont à coffre et son arrière carré. Le rouf (gaillard), auquel on accède par la timonerie, renferme les logements de l'équipage. La timonerie est située juste derrière la coupée du gaillard. Elle est partiellement fermée, ne s'ouvrant que dans l'angle arrière tribord. Le groupe propulsif est placé au milieu du bateau sous le pont. Un treuil hydraulique est installé sur le pavois tribord, près de l'entrée de la timonerie (Voir les photos).

Étant un petit bateau de pêche de moins de 15 tjb, le "JORDAN PRIDE" n'est pas tenu de subir une inspection par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne.

Renseignements concernant les disparus

Nom	Joseph Delbert Acker	Malcolm St. Clair Acker
Poste à bord	Patron	Matelot
Âge	24 ans	41 ans
Adresse	Shelburne (N.-É.)	Jordan Bay (N.-É.)

Données préliminaires

Entre 11 h 00 et 12 h 00 le 26 février 1990, le homardier "JORDAN PRIDE" a été retrouvé abandonné. Le bateau avait quitté le port de pêche de Lower Jordan Bay tôt le matin pour aller pêcher dans les eaux voisines. Dans la matinée, quelqu'un à terre a remarqué que le "JORDAN PRIDE" progressait de façon anormalement lente près des rochers The Sisters. Il a fait part de ses craintes à d'autres personnes de la localité, dont des membres de la famille de l'équipage. Sur le moment, on n'a pas jugé bon d'intervenir. Plus tard, après qu'on ait vainement tenté d'établir le contact radio avec le homardier, un autre bateau de pêche du même secteur s'est dirigé vers lui et, en approchant du bâtiment, a constaté qu'il était désert. On a aussitôt donné l'alerte et on a entrepris des recherches en surface et sous-marines qui ont duré plusieurs jours. On n'a pas encore trouvé de trace des deux membres de l'équipage du "JORDAN PRIDE".

Récit des événements

Le "JORDAN PRIDE" appareille du port de Lower Jordan Bay à 07 h 00 pour aller s'occuper de ses casiers à homard dans les eaux de la baie Jordan. Il faut normalement de cinq à six heures pour se rendre sur les lieux, s'occuper des casiers et revenir.

En sortant du port, le "JORDAN PRIDE" se rend près de la bouée KS52, à l'Ouest-Sud-Ouest de l'île Blue Gull pour mouiller et relever son premier jeu de casiers de la journée. Dans la matinée, on voit le bateau se diriger vers les rochers The Sisters et passer à environ 1,5 M au Sud des rochers à 08 h 30. À 09 h 00, l'épouse du patron appelle le bateau, sur la voie 156,3 Mhz (voie 6 du VHF), mais sans obtenir de réponse. Elle ne fait pas d'autre tentative vu qu'elle doit partir à son travail et ne s'inquiète pas de ne pas avoir de réponse car elle se dit que l'équipage est sans doute occupé ailleurs. Apparemment, personne d'autre ne tentera de communiquer avec le "JORDAN PRIDE" ce matin-là, sauf ceux qui s'inquiètent du comportement inhabituel du bateau.

À 09 h 00, un pêcheur voisin à terre aperçoit le "JORDAN PRIDE" dans les parages des rochers The Sisters. À 10 h 45, il constate que le bateau de pêche n'a presque pas bougé. Comme cela lui semble bizarre et qu'il suppose que les membres de l'équipage éprouvent des difficultés, il demande à un collègue d'établir le contact radio avec le "JORDAN PRIDE".

On essaie par deux fois de contacter le "JORDAN PRIDE" sur la voie 6 du VHF. On communique ensuite avec le "JORDAN WAVE", exploité par le frère de l'un des deux membres de l'équipage du "JORDAN PRIDE". On lui explique qu'on n'a pas réussi à entrer en communication avec le homardier et on lui suggère d'aller voir ce qui se passe.

Le patron du "JORDAN WAVE", qui ne voit rien d'inhabituel sur le bateau, suppose que les hommes sont occupés à réparer des engins endommagés par le mauvais temps de la veille et décide de ne pas intervenir immédiatement. Le "JORDAN WAVE" est alors en train de mouiller ses casiers à homard dans les parages de Jordan Point, à 1,5 mille environ des rochers The Sisters. Après avoir terminé ce qu'il a commencé, le patron du "JORDAN WAVE" appelle le "JORDAN PRIDE" sur la voie 6 du VHF. Comme il ne reçoit pas de réponse, il se dirige vers le homardier pour voir ce qui se passe. Il arrive sur les lieux vers 11 h 30.

Le patron du "JORDAN WAVE" monte à bord du "JORDAN PRIDE" et constate rapidement qu'il n'y a aucune trace de l'équipage à bord sauf le chapeau du matelot qui est sur le pont, juste derrière l'entrée de la timonerie.

La machine tourne encore, l'embrayage en marche arrière et la manette des gaz presque à la position de ralenti. La radio VHF est en marche; on peut entendre, sans avoir à hausser le volume de l'appareil sur la voie 6 du VHF, les communications entre les navires qui pêchent. Les seuls appareils de navigation en marche sont le Loran C et le sondeur.

Le bateau est retenu, l'arrière en direction du courant de marée, par sa ligne de fond et quatorze casiers à la position 43°43,35'N par 60°13,15'W. La tension sur la ligne de fond est faible; elle est réduite par la marche arrière du bateau. Les onze derniers casiers du jeu, qui n'ont pas été touchés, sont empilés sur le pont. La gaffe servant à récupérer les bouées de la ligne de fond est sur le pont du côté bâbord, à sa place habituelle quand elle ne sert pas.

Vers 12 h 50, le patron du "JORDAN WAVE" utilise la radio VHF du "JORDAN PRIDE" pour communiquer avec son frère qui est sur le bateau de pêche "PJ" afin de l'informer de la situation. Les membres de la famille et les amis à terre entendent aussi la nouvelle; ils préviennent la GRC de Shelburne et le NGCC "ALERT". Le Centre de coordination du sauvetage (CCS) est aussi prévenu et, à 12 h 13, des ressources de recherche et de sauvetage (SAR) sont dépêchées dans le secteur.

Après avoir parlé à son frère sur le "PJ", le patron du "JORDAN WAVE" essaie de rentrer les casiers; cependant, la ligne de fond est abîmée juste sous la surface de l'eau et se rompt sous l'effort. Le patron du "JORDAN WAVE", toujours à bord du "JORDAN PRIDE", met alors le cap sur Lower Jordan Bay et son matelot le suit sur le "JORDAN WAVE".

Les recherches se poursuivent jusqu'à 19 h 59 le 26 février 1990 et le cas est confié à la GRC qui s'occupe des personnes disparues. Des ressources locales continuent à faire des recherches dans le secteur jusqu'au 11 mars 1990, mais elles ne retrouvent aucune trace des deux disparus.

Analyse des principaux facteurs

1. Conditions météorologiques

Voici les prévisions météorologiques émises pour la côte Sud-Ouest à 05 h 30 le 26 février: vents du Nord-Est de 25 à 35 noeuds, tournant au Nord de 20 à 30 noeuds dans la matinée, température de l'air de près de moins 8° C, averses de neige et visibilité passable pendant les averses de neige.

Selon le "JORDAN WAVE", les conditions météorologiques ce matin-là dans la baie Jordan étaient les suivantes: vents du

Nord de 10 à 15 noeuds, mer de un à deux mètres.

Rien n'indique que les conditions météorologiques aient joué un rôle dans l'accident.

2. Conditions de la marée

Le 26 février, la première pleine mer de la journée dans la baie Jordan est survenue à 09 h 04. La basse mer est survenue à 15 h 19. Le marnage a été de 2,1 m.

Ceux qui connaissent le secteur affirment que la marée descendante porte parallèlement à la ligne de rivage à une vitesse de 3 noeuds environ.

3. État du bateau

Le "JORDAN PRIDE" est un bateau neuf dont le propriétaire a pris livraison en octobre 1989. Il est dans un état correspondant à son peu d'usure.

La conception du "JORDAN PRIDE" n'avait aucune particularité qui aurait rendu le bateau plus vulnérable aux accidents de ce genre que les autres bateaux de la même classe.

4. Équipement de sauvetage

Le "JORDAN PRIDE" possédait un radeau de sauvetage pneumatique à quatre places, une bouée de sauvetage de 762 mm, trois gilets de sauvetage, une combinaison de survie et 12 fusées de détresse. Après l'accident, tous ces articles, à l'exception du radeau de sauvetage, ont été retrouvés dans le rouf et n'étaient donc pas à portée de la main.

5. Équipement

Le "JORDAN PRIDE" utilisait pour la pêche au homard une série de casiers à homard fixés à un câble de polypropylène de 9,5 mm (communément appelé train de casiers); le câble de polypropylène s'appelle ligne de fond. À chaque bout de la ligne de fond est fixée une bouée pour marquer l'emplacement du train de casiers et pour permettre de récupérer facilement les casiers. On se sert d'une gaffe pour sortir la ligne de fond de l'eau.

Un train de casiers comprend 25 casiers fixés à la ligne de fond à tous les 25 mètres au moyen d'une patte d'oie, aussi en polypropylène. Les casiers sont en treillis métallique et pèsent une dizaine de kilos chacun avec le lest.

6. Méthode

Au début de la saison de pêche, des trains de casiers à homard sont déposés sur le fond de l'océan à des endroits appropriés. Les casiers restent généralement dans l'eau pendant toute la durée de la saison de pêche.

Normalement, les casiers sont remontés quotidiennement pour recueillir les prises et mettre de nouveaux appâts.

On remonte un train de casiers en prenant un bout de la ligne de fond, en la virant sur le treuil mécanique et en hissant les casiers les uns après les autres à la surface.

Pour ce faire, le patron doit mener son bateau jusqu'à la position de l'une des bouées fixée à la ligne de fond. Le matelot agrippe la ligne de fond au moyen d'une gaffe.

Le matelot passe la ligne de fond au patron qui la vire sur le treuil électrique pour ramener en surface le premier casier tout en enroulant la ligne de fond sur le pont sous le treuil. Quand la patte d'oie du premier casier parvient au niveau du treuil, ce dernier se débraye, ce qui permet aux membres de l'équipage de rentrer le casier à bord. Ils peuvent alors ouvrir le casier, enlever la prise et remettre un nouvel appât, si nécessaire, avant de refermer le casier. Le matelot enlève ensuite le casier et le place au milieu du pont contre l'arrière de la timonerie.

On répète la même opération pour chaque casier. On les empile méthodiquement, à partir de l'avant vers l'arrière, jusqu'à ce que l'on obtienne une rangée de six casiers de longueur sur quatre de hauteur. La ligne de fond est étalée en biture sur le pont entre chaque casier et lovée sous le treuil électrique.

Le matelot reprend le casier 25, vidé de sa prise et réappâté, et le maintient en place sur le dessus du plat-bord, côté tribord vers l'arrière. Le train de casiers est alors prêt à être remis à l'eau.

Le bateau prend alors de l'erre pour récupérer le mou du reste de la ligne de fond restée dans l'eau. Dès lors, la résistance de la bouée-repère provoque une tension sur la ligne de fond et le casier 25 est jeté à l'eau. Le matelot prend ensuite le casier 24 sur la pile et le place sur le plat-bord, comme il l'a fait avec le casier précédent.

Avant de jeter le casier 24 à l'eau, il attend encore que le bateau ait suffisamment d'erre pour récupérer le mou de la ligne de fond. De cette façon, les casiers à homard sont bien

répartis sur le fond de l'océan et on évite ainsi de faire des noeuds et des boucles dans la ligne de fond.

On continue de la même manière à jeter à l'eau les casiers dans l'ordre contraire à celui où on les a remontés jusqu'à ce que le train complet soit à l'eau. Pendant cette opération, le matelot se tient à l'intérieur de la ligne de fond.

Du début à la fin, l'opération entière prend normalement une vingtaine de minutes.

Les tâches sont réparties comme suit: le patron assure la conduite du bateau et remonte les casiers. Un des deux hommes rentre les casiers à l'intérieur. Le patron enlève généralement la prise du casier et remet des appâts. Le matelot empile les casiers et les jette à l'eau.

7. Expérience et qualifications

Les deux hommes étaient des pêcheurs de carrière, ils travaillaient dans une entreprise familiale de pêche au homard, au maquereau et au hareng dans les eaux côtières, dans un rayon de 50 à 60 milles de la baie Jordan.

Les deux hommes étaient considérés par leur famille comme compétents dans le travail effectué au moment de l'accident.

Aucun des deux hommes ne possédait de certificat de capacité en marine et ils n'étaient pas tenus d'en avoir pour travailler sur ce type de bateau.

Les deux membres d'équipage n'avaient pas suivi de cours officiel sur la sécurité maritime.

8. Cause possible de l'accident

En l'absence de témoins de l'accident et de trace des deux membres de l'équipage, la cause exacte de l'accident reste inconnue.

Il est possible que le matelot ait été projeté ou entraîné par-dessus bord par le train de casiers.

La position inhabituelle des commandes de la machine semble indiquer que le patron a pu avoir à intervenir dans une situation d'homme à la mer.

Comme aucun appel à l'aide n'a été signalé, que tout l'équipement de sauvetage était à bord et que la gaffe a été retrouvée du côté bâbord du pont, il est possible que la

première réaction du patron ait été de tendre la main à l'homme dans l'eau étant donné que la bouée de sauvetage n'était pas arrimée sur le pont.

Il est difficile de sortir une personne de l'eau, tout spécialement si, comme c'était le cas, elle ne sait pas nager et n'a pas de dispositif de flottaison; en outre, le matelot était probablement en proie à la panique. Sans compter qu'il était beaucoup plus corpulent que le patron (80 kg contre 63 kg environ) et que le pont était probablement glacé. Il est donc très probable que le patron a glissé ou a été entraîné par-dessus bord. Comme il ne savait pas nager et qu'il ne portait pas de dispositif de flottaison, il est peut-être mort dans les mêmes conditions que l'homme à qui il tentait de porter secours.

Aucun des deux hommes ne portait de dispositif de flottaison. Leur seul espoir était de s'agripper à la ligne de fond qui était à l'arrière entre le casier 14, déjà dans l'eau, et le casier 15 qui était encore à bord. Même s'ils avaient réussi à saisir la ligne de fond, il leur aurait été presque impossible de s'en servir pour se hisser à bord étant donné son faible calibre, le franc-bord relativement élevé et les températures sous le point de congélation.

9. Accidents antérieurs

Selon les registres de la Division des enquêtes sur les accidents maritimes, au cours de la période de 1975 à 1989, 71 membres de l'équipage de bateaux de pêche ont perdu la vie après être passés par-dessus bord. De ce nombre, dix ont été entraînés par-dessus bord par des engins de pêche.

10. Dangers

Les dangers suivants sont associés aux tâches effectuées à bord.

Quand on travaille sur de petits bateaux, il y a toujours le risque de passer par-dessus bord, surtout quand on travaille près du bord. Sauf dans des conditions météorologiques favorables, le petit bateau ne constitue pas une plate-forme de travail stable. Les membres de l'équipage risquent de perdre l'équilibre s'ils sont pris au dépourvu. Le matelot qui travaille sur le pont arrière est celui qui est le plus exposé puisqu'il n'y a rien autour de lui à quoi il pourrait se retenir facilement. On ne croit pas que l'état de la mer dans la baie au moment de l'accident ait été véritablement dangereux.

Les ponts étaient glissants parce que le froid faisait geler l'eau qui ruisselait des casiers et de la ligne.

Comme la température de la mer était de 3° C environ, l'espérance de survie d'une personne dans l'eau sans vêtement de flottaison ni combinaison isotherme était très courte.

Un graphique d'une publication de la Société canadienne de la Croix-Rouge intitulée 'Survie en eau froide' (Voir l'Appendice 1) indique qu'une personne immergée dans de l'eau d'une température de 5° C a de fortes possibilités de survie si elle est secourue immédiatement et qu'une telle personne peut s'aider pendant 35 minutes. Au bout d'un séjour dans l'eau variant entre 35 minutes et une heure et demie, la personne a 50 pourcent des chances de survivre. Ces durées sont des moyennes pour des adultes moyens. Les données proviennent d'expériences de refroidissement effectuées en mer en gardant immobiles dans l'eau des hommes et des femmes vêtus de vêtements légers et d'un gilet de sauvetage ordinaire. Les durées de survie prévues sont plus longues si le sujet a davantage de graisse corporelle et plus courtes si le sujet est de petite stature.

Occasionnellement, il arrive que les casiers se prennent dans l'arrondi de bouchain ou entre la ligne de fond et la coque, ce qui oblige les membres de l'équipage à se pencher au-dessus de l'eau plus que d'habitude pour remonter le casier à bord.

Le personnel peut aussi se faire prendre dans la ligne de fond pendant le mouillage des casiers, à cause de la disposition particulière de la ligne de fond qui est étalée en biture sur le pont devant les casiers.

Si, pendant le filage des casiers, la ligne de fond s'emmêle, les noeuds ainsi formés risquent de blesser quelqu'un, compte tenu de la vitesse de défilement de la ligne emmêlée. Parce que la ligne est emmêlée, la longueur de la ligne entre les casiers s'en trouve raccourcie et ceux-ci peuvent être arrachés de la pile sans avertissement. Plus le navire va vite, plus le risque est grand. Les noeuds et les boucles sont une cause fréquente d'accidents de ce genre.

Dans la ligne de fond mouillée au moment de l'accident, on a dénombré 23 épissures de fortune (formées par la réunion au moyen d'un noeud plat des deux bouts de la ligne de fond cassée et le recommettage de chaque bout du câble dans le dormant respectif) et 14 noeuds ou boucles.

11. Recherches

Les citoyens et les propriétaires de bateaux de pêche de la localité ont entrepris des recherches en surface presque immédiatement après avoir appris la disparition des deux hommes.

À 11 h 52 le 26 février 1990, le Centre de coordination du sauvetage a été mis au courant de la situation. La GRC de Shelburne a été prévenue à 11 h 57. Vers 12 h 15, deux navires de la Garde côtière canadienne et trois aéronefs ont été mobilisés.

À 13 h 30, une équipe de plongée locale, coordonnée par la GRC, est partie du port de Lower Jordan Bay pour faire des recherches sous-marines tout le long de la dernière ligne de fond mouillée par l'équipage du "JORDAN PRIDE".

À 13 h 40, les premières unités de recherche et de sauvetage aériennes et maritimes sont arrivées sur les lieux. À 15 h 15, toutes les unités de recherche et de sauvetage étaient à pied d'oeuvre et leurs recherches se sont concentrées sur la ligne de rivage et sur les eaux de la baie Jordan, y compris les atterrages de la baie.

À 17 h 27, le premier des trois dragueurs mobilisés a participé aux recherches en draguant le fond entre l'île Blue Gull et les rochers The Sisters.

À 19 h 59, après avoir mené de vaines recherches en surface et sous-marines dans la baie Jordan ainsi que sur les côtes environnantes, le Centre de coordination du sauvetage a fermé le dossier et confié le cas à la GRC qui s'occupe des personnes disparues. En attendant l'arrivée de l'équipe de plongée de la GRC, le NGCC "ALERT" est resté sur les lieux pour prêter assistance.

Vers 21 h 40, les dragueurs ont fini de draguer le fond de la baie, ce qui a mis fin aux recherches de la journée.

Les jours suivants, des membres de la famille et des amis ont poursuivi les recherches; au début, ils avaient l'aide du NGCC "ALERT", d'un hélicoptère de Pêches et Océans de même que d'une équipe de plongeurs de la GRC. À 17 h 00, le 1er mars 1990, toutes les unités de soutien ont été démobilisées à l'exception de l'équipe de plongée de la GRC qui est retournée sur les lieux pendant une journée, le 11 mars 1990.

Malgré tous les efforts de recherche, aucune trace des deux hommes n'a été retrouvée.

Constatations

On ignore dans quelles circonstances les membres de l'équipage du "JORDAN PRIDE" ont disparu. Cependant, les facteurs suivants ont joué un rôle dans l'accident:

- il est possible que le matelot soit passé par-dessus bord pendant qu'il rentrait ou qu'il mouillait les casiers à homard;

- comme le matelot ne savait pas nager et qu'il ne portait pas de gilet de sauvetage, il était en danger immédiat;

- comme rien n'indique que la bouée de sauvetage ou la gaffe aient été utilisées mais que l'on sait que des manoeuvres ont été faites, il est probable que la première réaction du patron a été d'essayer de tendre la main au matelot;

- il est possible que le patron ait été entraîné par-dessus bord en essayant de venir en aide au matelot;

- le patron ne savait pas nager et ne s'est pas muni d'un dispositif de flottaison.

Autres constatations

La bouée de sauvetage n'était pas arrimée à un endroit facilement accessible du pont de travail.

Aucun appel radio n'a été lancé pour demander de l'aide.

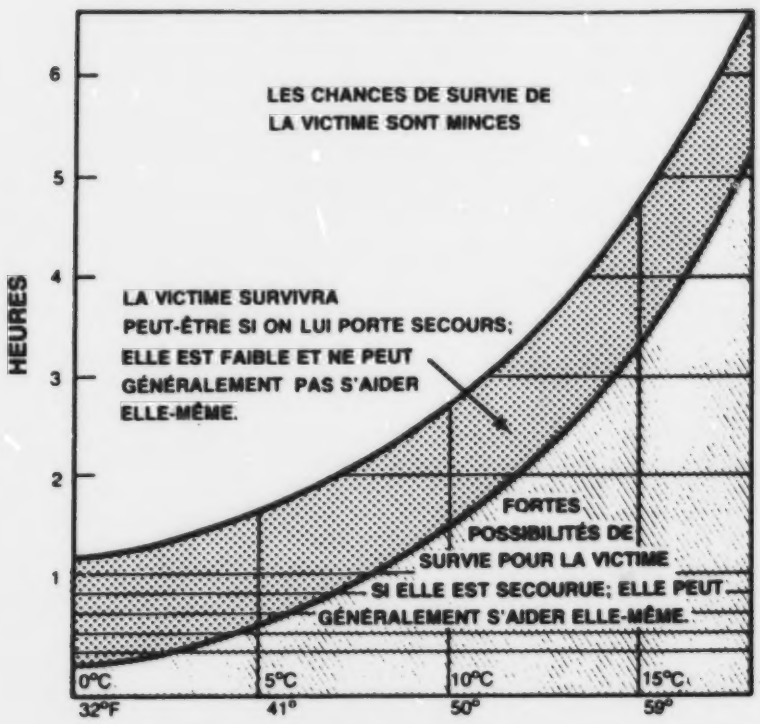
Il n'y avait aucun moyen pour une personne à la mer de remonter à bord du bateau sans aide.

Enquêtes sur les accidents maritimes
110, rue O'Connor

OTTAWA (ONT.)
Septembre 1990.

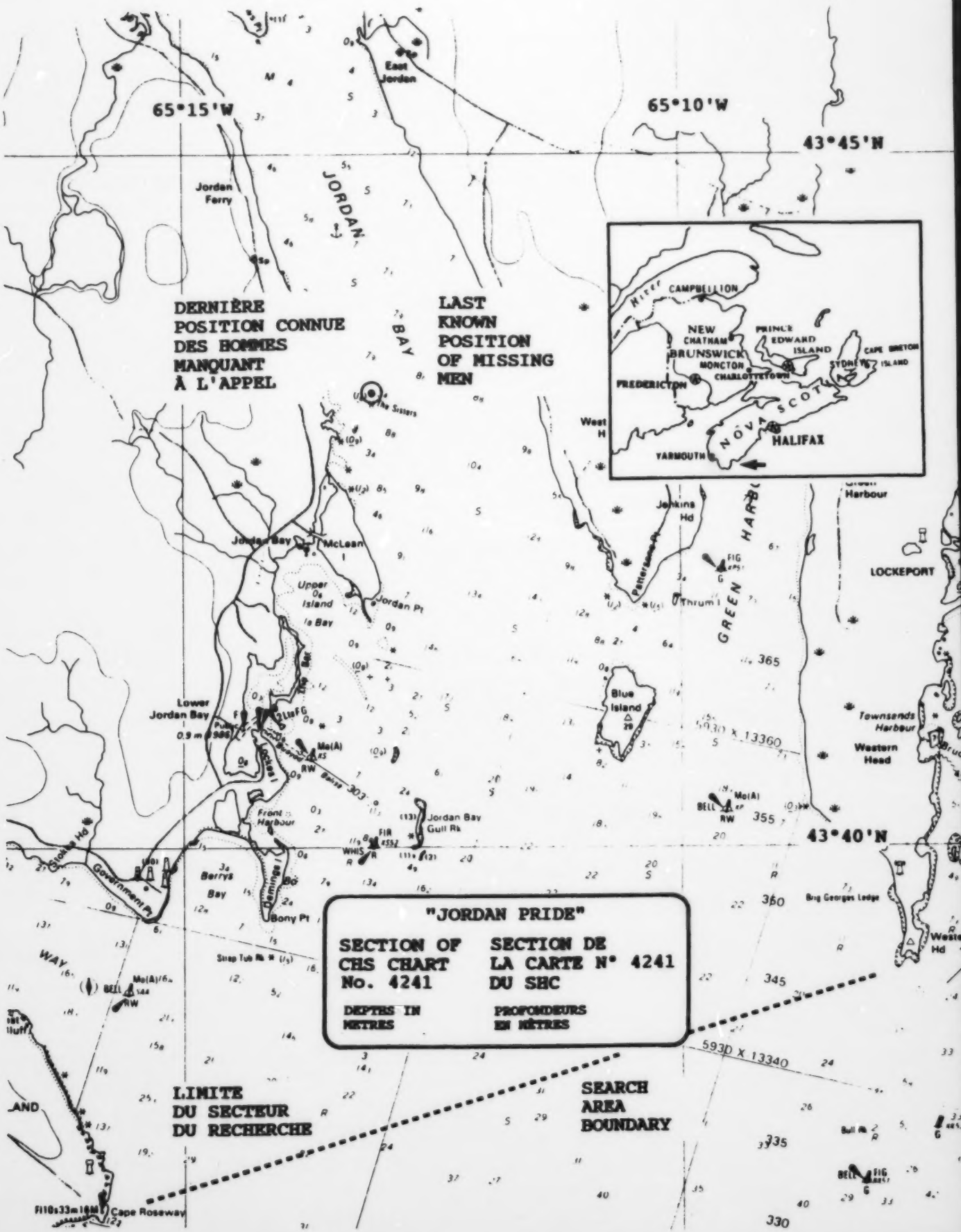
APPENDICE 1

SURVIE EN EAU FROIDE



Le graphique ci-dessous donne une idée de la durée de survie d'un adulte moyen immergé dans l'eau à des températures diverses. Les données proviennent d'expériences de refroidissement effectuées en mer en gardant immobiles dans l'eau des hommes et des femmes vêtus de vêtements légers et d'un gilet de sauvetage ordinaire. Le graphique indique, par exemple, que la durée de survie prévisible est d'environ 2 heures et demie à 3 heures dans l'eau à 10°C (50°F). Cette durée est plus longue pour les personnes grasses et plus courte pour les personnes menues. Bien que les femmes soient en général un peu plus grasses que les hommes, elles se refroidissent un peu plus vite en raison de leur petite stature. Cependant, à taille égale, l'homme se refroidira plus vite.

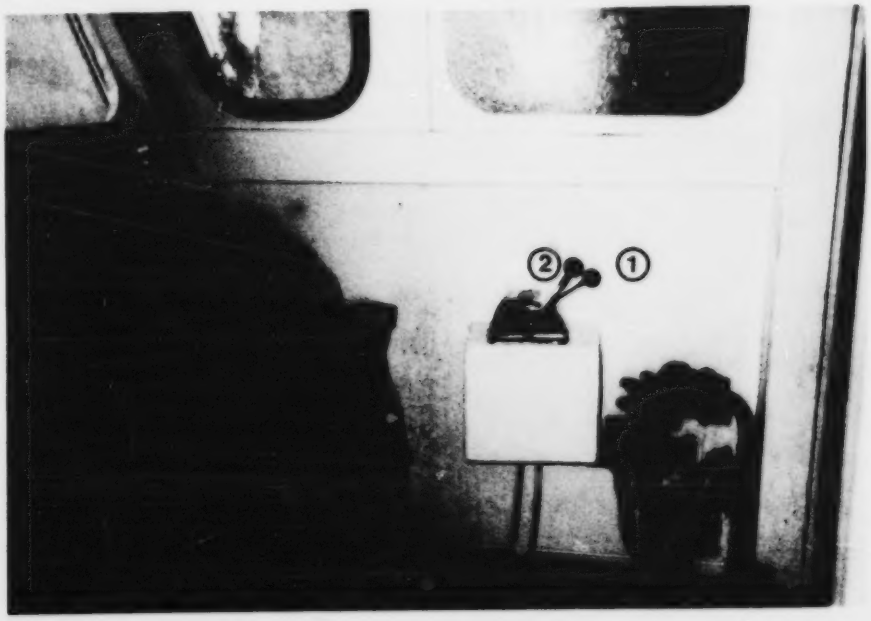
"SURVIE EN EAU FROIDE"
LA SOCIÉTÉ CANADIENNE
DE LA CROIX-ROUGE


65°15'W
65°10'W
43°45'N
43°40'N
East Jordan
Jordan Ferry
JORDAN BAY
DERNIÈRE POSITION CONNUE DES HOMMES MANQUANT À L'APPEL
LAST KNOWN POSITION OF MISSING MEN
Jordan Bay
McLean I
Upper Island
Jordan Pt
Lower Jordan Bay
Front Harbour
Jordan Bay Gull Rk
Berrys Bay
Government Pt
Bony Pt
Blue Island
Johnins Hd
Patterson Pt
Thrum I
GREEN HARBOUR
LOCKEPORT
Townsends Harbour
Western Head
Big Georges Ledge
Cape Roseway
"JORDAN PRIDE"
SECTION OF CHS CHART No. 4241
SECTION DE LA CARTE N° 4241 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
LIMITE DU SECTEUR DU RECHERCHE
SEARCH AREA BOUNDARY
5930 X 13360
5930 X 13340
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
CHARLOTTETOWN
PRINCE EDWARD ISLAND
SYDNEY
CAPE BRETON ISLAND
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH

"JORDAN PRIDE"

View showing the access to the wheel-house. The power hauler used to recover the lobster traps is seen on the bulwark in line with the operator.

Vue d'ensemble montrant l'accès à la timonerie.
Le treuil mécanique utilisé pour récupérer les casiers à homard est en vue sur le pavois aligner avec l'opérateur.



The engine controls; clutch (1) and throttle (2), adjusted to replicate the position in which they were found when the vessel was discovered abandoned.

Les commandes du moteur, soit l'embrayage (1) et l'accélérateur (2) ont été replacées dans la position à laquelles elles ont été trouvées quand on a retrouvé le bateau abandonné.

"JORDAN PRIDE"

The string of traps to which the "JORDAN PRIDE" was found moored on February 26, 1990.

Quand on a trouvé le "JORDAN PRIDE" le 26 février 1990, il était retenu par ce jeux de casiers.